**Deutscher Bundestag**
**11. Wahlperiode**

**Drucksache 11/917**

08. 10. 87

Sachgebiet 910

# Gesetzentwurf

## der Bundesregierung

### Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

#### A. Zielsetzung

Im Zusammenhang mit dem notwendigen weiteren Abbau von Subventionen sind auch die auf der Grundlage des Artikels 104 a Abs. 4 GG gewährten Finanzhilfen des Bundes an die Länder zu überprüfen.

Seit 1967 hat der Bund zunächst auf der Grundlage des Artikels 8 § 4 des Steueränderungsgesetzes 1966 und ab 1971 aufgrund des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) für Maßnahmen des kommunalen Straßenbaus insgesamt 18,5 Mrd. DM aufgewendet und damit ein Investitionsvolumen von rd. 32,1 Mrd. DM gefördert. Nach über 20jähriger Förderung sind damit im Bereich des kommunalen Straßenbaus die in Artikel 104 Abs. 4 GG genannten Zwecke in einem solchen Maße erfüllt, daß es gerechtfertigt ist, die für das GVFG zweckgebundenen Mittel aus der Mineralölsteuer in der Höhe zu begrenzen. Gleichzeitig soll der öffentliche Personennahverkehr in der Fläche gezielt gestärkt werden.

#### B. Lösung

1. Im Entwurf des Haushaltsgesetzes 1988 sowie im Finanzplan 1987 bis 1991 werden die Ausgaben für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden auf 2,5 Mrd. DM jährlich begrenzt. Die Zweckbindung der dafür bestimmten Anteile am Mineralölsteueraufkommen in § 10 GVFG ist entsprechend anzupassen.
2. Um das bisherige Fördervolumen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs angesichts der notwendigen Fertigstellung und Komplettierung begonnener Vorhaben und Systeme zu erhalten, ist das Aufteilungsverhältnis der Mittel für den

kommunalen Straßenbau und den ÖPNV von bisher 50 : 50 in 43 : 57 zugunsten des ÖPNV zu ändern.

3. Durch die befristete Einbeziehung von Omnibussen in die Förderung soll der ÖPNV außerhalb der Verdichtungsräume gestärkt werden.

## C. Alternativen

keine

## D. Kosten

Keine. Der Bundeshaushalt wird jährlich von 281 Mio. DM im Jahre 1988 bis 378 Mio. DM im Jahre 1991, dem letzten Jahr der Finanzplanung, entlastet.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
121 (323) — 900 10 — Fi 5/87

Bonn, den 8. Oktober 1987

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 580. Sitzung am 25. September 1987 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf, wie aus der Anlage 2 ersichtlich, Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

**Kohl**

**Anlage 1**

# Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1972 (BGBl. I S. 501), zuletzt geändert durch Artikel 17 des Gesetzes vom 24. April 1986 (BGBl. I S. 560), wird wie folgt geändert:

1. Dem § 2 Abs. 1 wird folgende Nummer 6 angefügt:

„6. die Erstbeschaffung von Standard-Linienomnibussen und Standard-Gelenkomnibussen zur Verdichtung bestehender Linien mit zusätzlichen Fahrzeugen oder zur Einrichtung neuer Linien mit Linienverkehr nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes, soweit sie überwiegend außerhalb von Verdichtungsräumen und den zugehörigen Randgebieten eingesetzt werden und für eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrsbedienung dringend erforderlich sind. Gefördert werden nur Fahrzeuge, für die der Antrag auf Zuwendungen bis zum 31. Dezember 1991 bei den zuständigen Behörden der Länder eingegangen ist und die bis zum 31. Dezember 1993 angeschafft worden sind."

2. § 4 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Förderung aus den Finanzhilfen für Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 bis 5 ist bis zu 60 vom Hundert, im Zonenrandgebiet bis zu 75 vom Hundert der zuwendungsfähigen Kosten zulässig. Die Förderung aus den Finanzhilfen für Fahrzeuge nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 ist bis zu 30 vom Hundert, im Zonenrandgebiet bis zu 37,5 vom Hundert der zuwendungsfähigen Kosten zulässig."

3. § 6 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Der Bundesminister für Verkehr stellt auf Grund von Vorschlägen der Länder und im Benehmen mit ihnen das Programm für Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 bis 4, Nr. 5 Satz 2 und Nr. 6 auf."

4. § 10 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden nach den Worten „nach Maßgabe dieses Gesetzes sind" die Worte „bis zu einem Betrag von zweitausendfünfhundert Millionen Deutsche Mark jährlich" eingefügt.

b) Absatz 2 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Im übrigen entfallen 43 vom Hundert auf Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 sowie Nr. 5 Satz 1 und 57 vom Hundert auf sonstige Vorhaben nach § 2 Abs. 1 sowie § 11."

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Zur zusätzlichen Finanzierung von Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 bis 4, Nr. 5 Satz 2 und Nr. 6 können die Länder bis zu 15 vom Hundert ihres Anteils nach § 6 Abs. 2 für Vorhaben verwenden, die in das Programm nach § 6 aufgenommen sind."

5. § 11 Abs. 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Führen die Deutsche Bundesbahn oder andere Unternehmen, die sich überwiegend in der Hand des Bundes oder eines mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmens befinden, Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden durch, so können auch sie aus den nach § 10 Abs. 1 zur Verfügung stehenden Mitteln Investitionszuschüsse erhalten."

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 12 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1988 in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

Seit 1967 gewährt der Bund den Ländern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zunächst aufgrund von Richtlinien und seit 1971 auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) Finanzhilfen aus dem Mineralölsteueraufkommen. Die Finanzhilfen sind von 596 Mio. DM im Jahre 1967 auf 2 616 Mio. DM im Jahre 1986 gestiegen. Nach der Steuerschätzung vom 18./20. Mai 1987 würden sie bis 1991 weiter auf 2 878 Mio. DM steigen. Sie betrugen insgesamt bis Ende 1986 rd. 38,8 Mrd. DM, davon rd. 18,5 Mrd. DM für den kommunalen Straßenbau, rd. 20,1 Mrd. DM für den öffentlichen Personennahverkehr und rd. 0,1 Mrd. DM für die Forschung.

Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden ist Aufgabe der Länder. Der Bund kann den Ländern dazu nur soweit und solange Finanzhilfen gewähren, wie dies den in Artikel 104a Abs. 4 GG genannten Zwecken (Abwehr einer Störung des gesamtwirtschaftlichen Gleichgewichts, Ausgleich unterschiedlicher Wirtschaftskraft im Bundesgebiet, Förderung des wirtschaftlichen Wachstums) dient.

Nach 20jähriger Förderung durch den Bund sind die Zwecke des Artikels 104a Abs. 4 GG im Bereich des kommunalen Straßenbaus in einem solchen Maße erfüllt, daß es gerechtfertigt ist, die für das GVFG zweckgebundenen Mittel aus der Mineralölsteuer in der Höhe zu begrenzen.

Dabei ist zu berücksichtigen, daß sich die Finanzlage von Bund, Ländern und Gemeinden seit 1982 grundlegend zuungunsten des Bundes verändert hat.

So haben sich z. B. die Anteile aus den Steuereinnahmen wie folgt entwickelt:

| | 1982 | 1986 |
|---|---|---|
| Bund | 48,4 v. H. | 46,2 v. H. |
| Länder | 34,8 v. H. | 35,8 v. H. |
| Gemeinden | 13,5 v. H. | 14,1 v. H. |
| EG | 3,3 v. H. | 4,0 v. H. |

Der Gesetzentwurf sieht eine Höchstgrenze von 2,5 Mrd. DM pro Jahr vor. Da die Mittel zur Förderung des ÖPNV angesichts der notwendigen Fertigstellung und Komplettierung begonnener Vorhaben und Systeme in der Höhe etwa erhalten bleiben sollen, geht die Begrenzung zu Lasten des kommunalen Straßenbaus.

Das Gesetz führt zu folgender Ausgabenentlastung des Bundes (Basis: Steuerschätzung Mai 1987):

| 1988 | 1989 | 1990 | 1991 |
|---|---|---|---|
| | — in Mio. DM — | | |
| 281 | 313 | 346 | 378 |

Zugleich mindert sich die Mitfinanzierungspflicht der Länder und Gemeinden (40 v. H., im Zonenrandgebiet 25 v. H.) bis zu:

| 1988 | 1989 | 1990 | 1991 |
|---|---|---|---|
| | — in Mio. DM — | | |
| 187 | 208 | 230 | 252 |

Der Aufnahme der Fahrzeuge in den Förderungskatalog des GVFG ist aus gesamtaatlicher Sicht erhebliches Gewicht beizumessen. Die Situation des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Fläche ist dadurch gekennzeichnet, daß mit abnehmender Kostendeckung das Angebot immer weiter ausgedünnt wird. Durch die Förderung zusätzlicher Fahrzeuge soll in Ergänzung zur Förderung ortsfester Anlagen (Betriebshöfe, Zentrale Omnibusbahnhöfe) und im Zusammenhang mit ordnungspolitischen Maßnahmen das ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum nachhaltig verbessert werden. Durch die Stärkung der Mobilität der Bürger können die nachteiligen Auswirkungen des Strukturwandels in der Landwirtschaft wesentlich gemildert werden. Gleichzeitig ist die Verbesserung des Verkehrsangebots ein wichtiger Beitrag für die regionale Wirtschaftsförderung. Durch die Förderung von Omnibussen wird die Stillegung unrentabler Schienenstrecken der Deutschen Bundesbahn erleichtert.

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit zusätzlichen Kosten belastet. Eine Auswirkung auf das Preisniveau ist nicht zu erwarten.

### B. Besonderer Teil

#### Zu Artikel 1 Nr. 1

Die Verbesserung des Verkehrsangebots in der Fläche wird heute dadurch erschwert, daß Unternehmer aus wirtschaftlichen Gründen nicht in der Lage sind, die Investitionskosten für zusätzliche Fahrzeuge zu finanzieren. Mit der Erweiterung des Förderkatalogs in § 2 Abs. 1 GVFG wird ein Anreiz geschaffen, zusätzliche Verkehrsangebote auch auf dem Lande der Bevölkerung zur Verfügung zu stellen.

Die Fahrzeugförderung erfolgt aus dem ÖPNV-Anteil und erfordert keine zusätzlichen Mittel. Gefördert werden soll jedoch nur die Beschaffung zusätzlicher Kraftfahrzeuge für die Einrichtung neuer oder die Verdichtung bestehender Linien. Die Förderung soll nur dem allgemein zugänglichen Linienverkehr zugute kommen, nicht aber den Sonderformen gemäß § 43 Personenbeförderungsgesetz.

Verdichtungsräume und die zugehörigen Randgebiete im Sinne der Vorschrift sind die Ordnungsräume gemäß Beschluß des Hauptausschusses der Mini-

sterkonferenz für Raumordnung vom 3. November 1978, dargestellt in Karte 0.1 des Raumordnungsberichts 1986 der Bundesregierung (BT-Drucksache 10/6027).

Um keine Dauersubventionen entstehen zu lassen, wird die Förderung befristet.

**Zu Artikel 1 Nr. 2**

Fahrzeuge sind bewegliche Güter des Anlagevermögens. Deshalb ist ein geringerer Fördersatz geboten.

**Zu Artikel 1 Nr. 3**

Folgeänderung

**Zu Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a**

Nach der bisherigen Regelung war der Anteil von 6 Pfennig pro Liter an der Mineralölsteuer — gekürzt um 10 v. H. aufgrund des Haushaltsstrukturgesetzes 1975 — für Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zweckgebunden. Das verfügbare Finanzvolumen entwickelte sich entsprechend dem Mineralölverbrauch. Durch die vorgesehene Änderung werden die zweckgebundenen Mittel auf einen Höchstbetrag von 2,5 Mrd. DM jährlich begrenzt.

**Zu Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe b**

Die notwendige Kürzung der Mittel soll jedoch nicht zu Lasten des ÖPNV gehen. Es ist deshalb vorgesehen, die Aufteilung der zweckgebundenen Mittel so zu regeln, daß das vorgesehene Finanzvolumen für den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs etwa erhalten bleibt. Dies erfordert einen Anteil an den für Investitionen zur Verfügung stehenden Mitteln in Höhe von 57 v. H. für Vorhaben im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs.

**Zu Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe c**

Folgeänderung

**Zu Artikel 1 Nr. 5**

Die Änderung dient insbesondere der Einbeziehung der regionalen Verkehrsgesellschaften der Deutschen Bundesbahn und Deutschen Bundespost. Sie bestätigt die bisher in einigen Ländern bereits geübte Praxis.

**Zu Artikel 2**

Artikel 2 enthält die übliche Berlin-Klausel.

**Zu Artikel 3**

Die Begrenzung der Zweckbindung und Neuaufteilung der Mittel sowie die Erweiterung des Förderkataloges sollen erstmals für 1988 wirksam werden.

**Anlage 2**

## Stellungnahme des Bundesrates

1. **Artikel 1 Nr. 1** (§ 2 Abs. 1 Nr. 6)

   In Artikel 1 Nr. 1 ist in § 2 Abs. 1 Nr. 6 der Satz 1 wie folgt zu fassen:

   „Sonstige Investitionsmaßnahmen, wie die Beschaffung von geeigneten Nahverkehrsfahrzeugen, soweit diese zum Erhalt und zur Verbesserung von Linienverkehren nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes erforderlich sind und für diese Verkehre überwiegend eingesetzt werden."

   Satz 2 ist zu streichen.

   Begründung

   Das Ziel der Förderung des ÖPNV in der Fläche kann nicht mehr nur der Ausbau sein, sondern muß — demographisch bedingt — insbesondere auf den Erhalt des Angebots gerichtet sein und vor allem auch der geringen Nachfrage ländlicher Räume gerecht werden. Eine Beschränkung auf Erstbeschaffung, Neuverkehre, bestimmte Bustypen und Nahverkehrsmittel sowie eine zeitliche Limitierung steht dem entgegen.

2. **Artikel 1 Nr. 1 a** (§ 3)

   In Artikel 1 ist nach Nummer 1 folgende Nummer 1 a einzufügen:

   ‚1 a. In § 3 werden nach dem Wort „Förderung" die Worte „von Bauvorhaben" eingefügt.'

   Begründung

   Bei den Investitions- und Beschaffungsvorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 werden die Voraussetzungen nach § 3 Nr. 1 Buchstaben a und b sowie Nr. 3 in der Regel nicht erfüllt sein, da sie nicht Gegenstand von Landes- oder Raumordnungsplänen sein können. Es ist daher zweckmäßig, diese Investitionen ganz von den Voraussetzungen auszunehmen. Daß die Finanzierung gesichert sein muß sowie die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit beachtet werden müssen, ergibt sich bereits aus den Verwaltungsvorschriften zum Haushaltsgesetz.

3. **Artikel 1 Nr. 3** (§ 6)

   Artikel 1 Nr. 3 ist wie folgt zu fassen:

   ‚3. In § 6 Abs. 2 Satz 1 werden die Worte „und 5 Satz 1" durch die Worte „, 5 Satz 1 und Nr. 6" ersetzt.'

   Begründung

   Die Entscheidung über Anträge nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 soll von den Ländern im Rahmen eines eigenen Programms erfolgen. Dies erfordert der zu erwartende Umfang der Anträge und die größere Sachnähe der Länder.

4. **Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a** (§ 10 Abs. 1)

   In Artikel 1 Nr. 4 ist in Buchstabe a das Wort „zweitausendfünfhundert" durch das Wort „zweitausendsiebenhundertfünfzig" zu ersetzen.

   Begründung

   Die von der Bundesregierung für die beabsichtigte Kürzung angeführte Begründung, die Finanzlage von Bund, Ländern und Gemeinden habe sich seit 1982 grundlegend zuungunsten des Bundes verändert, ist kein Kriterium für die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder. Diese Darstellung des Bundes trifft auch nicht zu. Zwar haben die Steuereinnahmen des Bundes weniger stark zugenommen als die der Länder und Gemeinden. Die Ausgaben des Bundes sind aber wegen eines hohen Anteils stagnierender oder gar rückläufiger Ausgabenblöcke ebenfalls schwächer gewachsen. In der Gesamtbetrachtung von Einnahmen und Ausgaben kann daher von einer relativen Verschlechterung der Finanzlage des Bundes keine Rede sein. Künftig ist angesichts der im Vergleich zum Bund zwangsläufig erheblich stärker steigenden Ausgaben der Länder und Gemeinden vielmehr damit zu rechnen, daß sich die Finanzlage wesentlich zuungunsten der Länder und Gemeinden entwickeln wird.

   Der Bundesrat sieht im übrigen ungeachtet der bisher in Teilbereichen erreichten guten Verkehrserschließung auch in Zukunft einen steigenden Bedarf für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Gemeinden. Neben den zu erwartenden Preissteigerungen wird vor allem auch aus umwelt- und verkehrspolitischen Gründen der Bedarf im ÖPNV weiter zunehmen. Wenn nach Auffassung der Bundesregierung die Ausgaben für die Gemeindeverkehrsfinanzierung dennoch künftig aus Gründen des Subventionsabbaus der Höhe nach begrenzt werden müssen, so erscheint es dem Bundesrat nicht vertretbar, den Betrag niedriger als die derzeit aufgewendeten Mittel von rd. 2,75 Mrd. DM jährlich festzusetzen. Ferner sollte die Bundesregierung den Plafond erhöhen, sobald sich dieses wegen Steigerungen der Baukosten und wegen veränderter Erschließungserfordernisse des Verkehrs als erforderlich erweist

und die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel dies zulassen.

5. **Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe b** (§ 10 Abs. 2 Satz 2)

   In Artikel 1 Nr. 4 ist Buchstabe b zu streichen.

   Begründung

   Die beabsichtigte Änderung des Aufteilungsschlüssels ist nicht sachgerecht, da sie Länder mit hohem Bedarf im kommunalen Straßenbau und wenigen ÖPNV-Projekten in einer Artikel 104a Abs. 4 GG nicht entsprechenden Weise benachteiligen würde. Zudem ist die Schlüsseländerung zugunsten des ÖPNV wegen der in § 10 Abs. 3 GVFG eröffneten Möglichkeit der Mittelumschichtung nicht erforderlich. Die aus den Mitteln des kommunalen Straßenbaues durchgeführten Vorhaben dienen meistens auch der Verbesserung des ÖPNV (Busverkehr, Busbuchten, Busspuren).

6. **Artikel 1 Nr. 4 nach Buchstabe b** (§ 10 Abs. 2 Satz 3 — neu —)

   In Artikel 1 Nr. 4 ist nach Buchstabe b folgender Buchstabe $b_1$ einzufügen:

   ,$b_1$) In Absatz 2 wird nach Satz 2 folgender Satz eingefügt:

   „Aus den Mitteln für sonstige Vorhaben nach § 2 Abs. 1 und § 11 wird den Ländern vorab ein Betrag von zweihundert Millionen Deutsche Mark jährlich anteilig entsprechend § 6 Abs. 2 für Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 zur Verfügung gestellt."'

   Begründung

   Der öffentliche Personennahverkehr befindet sich in einer schwierigen Lage — insbesondere in der Fläche. Daher sind nachhaltige Maßnahmen in allen Ländern erforderlich, um die Ziele des Artikels 104a GG zu gewährleisten. In den vergangenen Jahren wurden bei der Förderung von ÖPNV-Vorhaben im Rahmen des GVFG wenige Länder bevorzugt und andere deutlich benachteiligt. Es ist deshalb erforderlich, eine Vorab-Quote allen Ländern gleichmäßig zuzuteilen. Als Schlüssel bietet sich dabei der bereits im GVFG verwendete an.

7. **Artikel 1 Nr. 4** (§ 10)

   In Artikel 1 Nr. 4 ist Buchstabe c wie folgt zu fassen:

   ,c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

   „(3) Zur zusätzlichen Finanzierung von Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 bis 4, Nr. 5 Satz 2 und Nr. 6 können die Länder bis zu 30 vom Hundert ihres Anteils nach § 6 Abs. 2 für Vorhaben verwenden, die in das Programm nach § 6 Abs. 1 aufgenommen sind."'

   Begründung

   Eine Ausweitung der derzeit schon vorhandenen Umschichtungsmöglichkeiten von Mitteln des kommunalen Straßenbaus für ÖPNV-Vorhaben (bis zu 15 %) auf einen Höchstsatz bis zu 30 % kann den möglichen unterschiedlichen Bedürfnissen der einzelnen Länder besser Rechnung tragen. Die unterschiedliche Aufteilung der Mittel wird damit den Ländern entsprechend ihrer unterschiedlichen Struktur überlassen bleiben.

8. **Artikel 1 Nr. 4 nach Buchstabe c** (§ 10 Abs. 4 — neu —)

   In Artikel 1 Nr. 4 ist nach Buchstabe c folgender Buchstabe $c_1$ anzufügen:

   ,$c_1$) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 angefügt:

   „(4) Länder, deren Finanzbedarf für Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 bis 4 und 5 Satz 2 geringer ist als 70 vom Hundert des finanziellen Rahmens für ihr Programm nach § 6 Abs. 2, erhalten auf Antrag den Differenzbetrag zur zusätzlichen Finanzierung von Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 und 5 Satz 1, die in das Programm nach § 6 Abs. 2 aufgenommen sind."'

   Begründung

   Mit dem Vorläufer wird das GVFG seit nunmehr 19 Jahren praktiziert. Wenn die ÖPNV-Mittel ebenso wie die Mittel für den kommunalen Straßenbau quotiert und auch umschichtbar wären, hätte sich insgesamt eine gleichmäßige Verteilung des gesamten Steueraufkommens ergeben.

   Seit 1967 haben einige Länder an der GVFG-Finanzmasse sehr stark partizipiert. Der Vorteil der ÖPNV-Nehmerländer in dem genannten Zeitraum beträgt rd. 3,7 Mrd. DM.

   Die Gründe für die Nichtinanspruchnahme von ÖPNV-Mitteln durch einzelne Länder liegen darin, daß die förderungsfähigen ÖPNV-Maßnahmen nach dem GVFG auf wenige Fälle begrenzt sind und die ÖPNV-Struktur in den einzelnen Ländern unterschiedlich ist. Das hat zur Folge, daß viele Maßnahmen bzw. Teilmaßnahmen, die dem ÖPNV dienen, entweder gar nicht förderungsfähig sind oder nur für eine Förderung aus dem GVFG — kommunaler Straßenbau — in Frage kommen. Daher würde eine Änderung des GVFG in der vorgeschlagenen Form eine gerechtere Aufteilung des Mehraufkommens aus der Mineralölsteuer bringen.

**Anlage 3**

# Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates

**Zu 1.**

Dem Vorschlag wird teilweise zugestimmt.

Die Formulierung „Sonstige Investitionen wie . . ." zur Beschreibung eines Fördertatbestandes ist unklar und entspricht nicht dem Erfordernis des Artikels 104a Abs. 4 GG, wonach das Nähere der Förderung, insbesondere die Arten der zu fördernden Investitionen, durch Bundesgesetz bzw. Verwaltungsvereinbarung zu regeln ist. Die Worte „Sonstige Investitionen wie . . ." sind zu streichen.

Der Förderung der Beschaffung von Nahverkehrsfahrzeugen, die überwiegend in Verdichtungsräumen eingesetzt werden, kann nicht zugestimmt werden. Die Bundesregierung strebt durch den Einsatz von Finanzhilfen für die Beschaffung von Nahverkehrsfahrzeugen eine gezielte Hilfe für den öffentlichen Personennahverkehr in der Fläche an. Die zur Verfügung stehenden Mittel sollten daher ausschließlich für diese Zwecke eingesetzt werden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, daß derzeit die Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs weit überwiegend den Verdichtungsräumen zugute kommen. Entsprechend wären zwischen den Worten „überwiegend" und „eingesetzt" die Worte „außerhalb von Verdichtungsräumen und den zugehörigen Randgebieten" einzufügen.

Die Bundesregierung hält außerdem eine Beschränkung auf Standard-Omnibusse und -Gelenkomnibusse für notwendig.

Der Förderung von Ersatzbeschaffungen der im Gesetzentwurf genannten Fahrzeuge stimmt die Bundesregierung zu, sie hält jedoch dann eine Befristung der Finanzhilfen für die Beschaffung von Fahrzeugen für die Anträge auf Zuwendungen bis zum 31. Dezember 1990 und die Anschaffung der Fahrzeuge bis zum 31. Dezember 1992 für erforderlich.

**Zu 2.**

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Auch für die Fahrzeugförderung muß gelten, daß die Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden dringend erforderlich sind, den Vorhaben ein Gesamtplan zugrunde liegt und ausdrücklich die Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sichergestellt wird.

**Zu 3.**

Dem Vorschlag wird teilweise zugestimmt.

Die vorgeschlagene Regelung führt dazu, daß Fahrzeuge der Deutschen Bundesbahn oder von anderen Unternehmen, die sich überwiegend in der Hand des Bundes oder mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmen befinden, nicht gefördert werden können. Nach § 11 Abs. 2 ist Voraussetzung dafür, daß diese Unternehmen Investitionszuschüsse erhalten, die Aufnahme in das Programm nach § 6 Abs. 1. In das Programm nach § 6 Abs. 1 können jedoch Vorhaben der Fahrzeugförderung nicht aufgenommen werden. Dies könnte jedoch durch Einbeziehung von Vorhaben der genannten Unternehmen zur Fahrzeugbeschaffung in § 6 Abs. 1 berichtigt werden.

**Zu 4.**

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Die Bundesregierung verweist hierzu auf die Begründung zu ihrem dem Bundesrat zugeleiteten Gesetzentwurf (BR-Drucksache 314/87). Ergänzend ist darauf hinzuweisen, daß der Bundesrat in seiner Stellungnahme zu dem Entwurf eines Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes am 5. Juni 1970 (BR-Drucksache 258/70) festgestellt hat, daß nach der Aufgabenverteilung des Grundgesetzes die Durchführung von Vorhaben für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden — und damit gemäß Artikel 104a Abs. 1 GG auch ihre Finanzierung — Aufgabe der Länder ist.

Der Bund kann im Rahmen des Artikels 104a Abs. 1 GG für die Erfüllung dieser Länderaufgaben lediglich insoweit und nur so lange Finanzhilfen leisten, als die Durchführung von Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zugleich den in Artikel 104a Abs. 4 GG genannten Zwecken dient.

**Zu 5.**

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Die Stellungnahme geht von einer Begrenzung der GVFG-Mittel in Höhe von 2 750 Mio. DM aus, die von der Bundesregierung abgelehnt wird. Bei einer Begrenzung in Höhe von 2 500 Mio. DM ist eine Anhebung des Anteils des öffentlichen Personennahverkehrs auf 57 v. H. erforderlich, um zu vermeiden, daß die Kürzung der notwendigen Mittel zu Lasten von Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs geht.

**Zu 6.**

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Die Bundesregierung ist bereit, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob und in welcher Form ein Betrag vorab für die Fahrzeugförderung zweckmäßig ist.

**Zu 7.**

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

**Zu 8.**

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Die Bundesregierung hält das vorgeschlagene Verfahren vor dem Hintergrund der maßnahmenbezogenen Förderung von Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs nicht für zweckmäßig. Sie ist jedoch bereit, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, wie dem Anliegen der Länder, deren Bedarf in erster Linie bei Vorhaben des kommunalen Straßenbaus liegt, Rechnung getragen werden kann.



Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333